

Saab 9X Concept 2001

NEVS-brevet **fredag 24 maj**
Föregående **onsdag 22 maj**

ALLT OM BILAR

1. Volvo gör sig av med hundratals anställda

Av Jan-Erik Berggren, publicerad 14 maj 2019 14:15

Volvos försäljning ökar men vinstmarginalen är fortfarande inte tillräckligt bra. Bland annat därför kan flera hundra personer tvingas att lämna. Samtidigt storsatsar koncernsyskonet Lotus som anställer och bygger nytt utvecklingscentrum.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/nyheter/gt/ingen-bonus-for-de-anstallda-pa-volvo-cars-i-ar/*

Geely-koncernen växer och byggs om. I Sverige uppges Volvo, enligt uppgifter från Sveriges Radio, göra sig av med flera hundra anställda. Volvo Cars har inte bekräftat uppgifterna men säger:

– Som ett växande företag tittar vi hela tiden på våra kostnader.

Enligt en talesperson från Volvo Cars berörs inte personal som är direkt involverade i produktionen av några besparingar. De pågående diskussionerna mellan USA, Kina och EU om eventuella tullar och handelshinder påverkar hela bilbranschen och kan komma att tvinga fram ytterligare besparingar.

Volvos plan var att bygga modellen S90 i Kina och skeppa den till övriga världen. S60 ska byggas i USA för export till Europa och Kina. Men tullar kan stätta stopp för de planerna och tvinga fram förändringar. SPA-bilar kan byggas i olika fabriker men produktionen måste säkras med hjälp av underleverantörer och rätt verktyg.

Vinstmarginalen för låg

När räkenskapsåret 2018 summerades var Volvos ledning inte nöjt med vinstmarginalen som låg under den för konkurrerande premiummärken. Den låga marginalen kommer att sjunka ytterligare om det blir dyrare att bygga och transportera nya bilar till handlarna. Och trots ökad försäljning under årets första kvartal ligger vinstmarginalen fortfarande för lågt.

Men om Volvo Cars har det kämpigt finns det andra inom Geely-koncernen som sjuder av liv och utveckling. Sportbilstillverkaren Lotus, som köptes av Geely för två år sedan, ska utveckla en egen ny plattform och öka försäljningen till 5 000 bilar per år. För att klara det har Geely lagt en investeringsplan liknande den som gjordes för Volvo för åtta år sedan.

Lotus ska bygga ett nytt utvecklingscenter i Norfolk, England, samt en monteringsfabrik i Wuhan, Kina, där Lotus-bilarna ska byggas. Det blir Lotus allra första bilfabrik utanför Storbritannien.

2. Miljardlån till batterifabriken i Skellefteå

Publicerat onsdag 15 maj kl 20.59

Den planerade stora batterifabriken i Skellefteå har tagit ett stort kliv närmare start.



Företaget Northvolt har fått motsvarande fyra miljarder kronor i lån av den europeiska investeringsbanken, EIB.

– Det är en jätteviktig milstolpe för oss på vägen mot att slutföra finansieringen av Northvolt 1, säger presschefen Jesper Wigardt.

Den ännu inte byggda fordonsbatterifabriken i Skellefteå beräknas fullt utbyggd skapa uppåt 2500 nya jobb.

Sen något år tillbaka pågår omfattande markberedningsarbeten för en industritomt på ett skogshygge i utkanten av staden, men den stora frågan har varit hur megafabriken ska finansieras.

Runt 30 miljarder kronor beräknas hela fabriken kosta, och med det nu beviljade lånet från EIB har företaget säkrat drygt 5,5 miljarder kronor efter lån man fått tidigare, och kapital från bland annat ABB och Scania.

I början på 2021 planeras den första fjärdedelen av fabriken kunna tas i drift. De senaste dagarna har det rapporterats om att batteriföretaget för diskussioner med både Scania och möbelkedjan Ikeas ägare som möjliga investerare i Northvolts satsningen. Men det vill Jesper Wigardt inte kommentera.

Nils Eklund, Ekot

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Batterileverantörer klara för Polestar och Volvo

Peter Klemensberger 15 maj 2019

Både Polestar och Volvo har nu skrivit kontrakt med två tunga tillverkare av batterier.



Polestars och Volvos elbilar kommer att utrustas med litiumjonbatterier från CATL (Contemporary Amperex Technology) och LG Chem. Det står klart efter ett ”mångmiljardskontrakt” mellan tillverkarna och Volvo Cars.

Första modell ut med batterierna för Polestars del blir Polestar 2 som kommer i produktion i början av 2020. Enligt tidigare uppgifter ska bilen ha ett batteripaket med 27 moduler med en total kapacitet på 78 kWh vilket ger bilen en räckvidd på 50 mil. Laddhybriden Polestar 1 omfattas inte av affären.



FILM: ***https://youtu.be/-DReeqKQSJ4***

Volvo bygger just nu ett produktionsled för elbilar i belgiska Gent och första elbil att rulla ut där blir XC40. Batterierna från CATL och LG Chem kommer att finnas i bilar byggda på plattformarna CMA och kommande SPA 2.

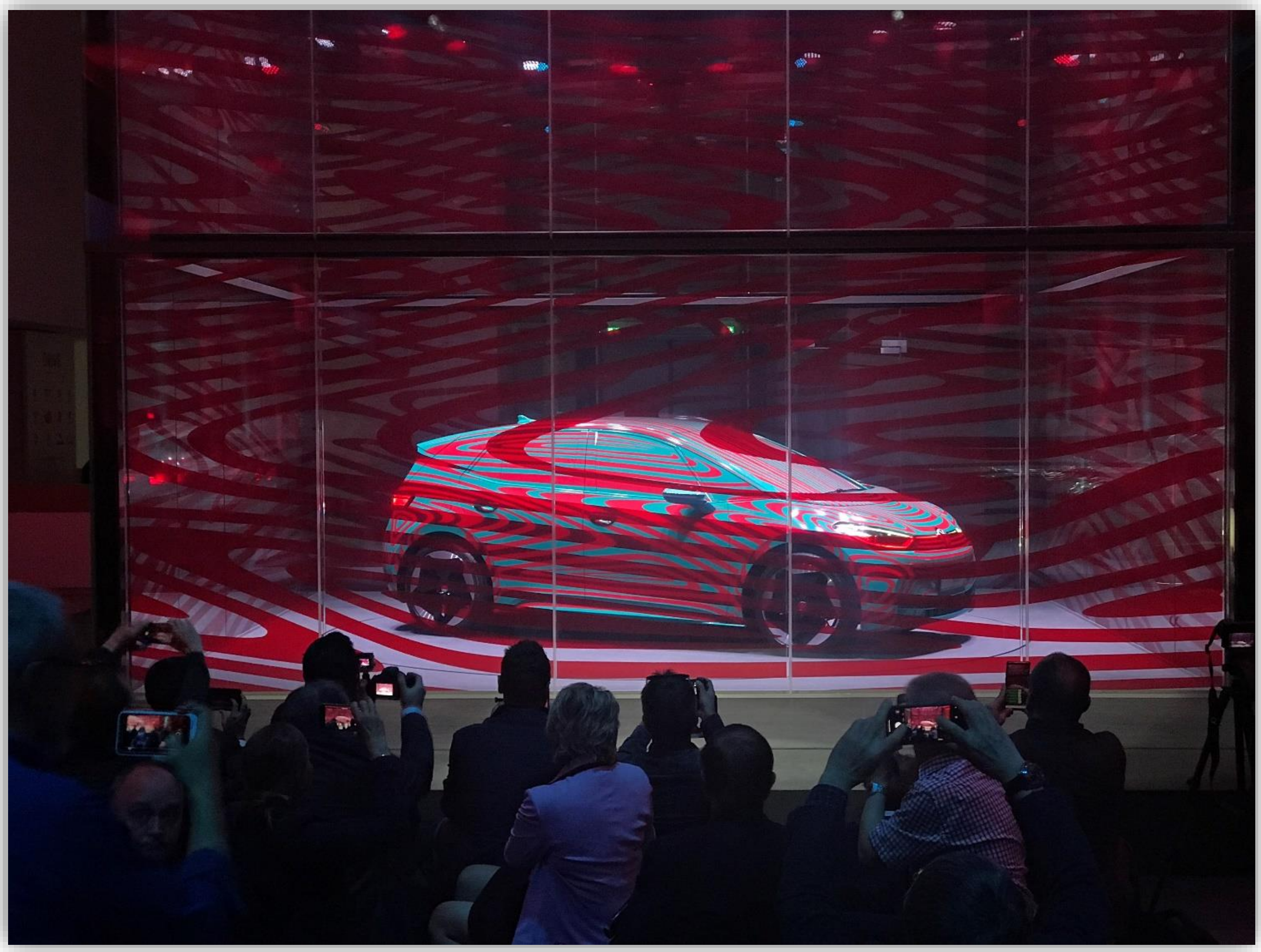
Både Kinesiska CATL (se tillverkningsprocess nedan) och sydkoreanska LG Chem är väletablerade inom bilindustrin och levererar sedan tidigare batterier till bland annat BAIC, BMW och PSA respektive GM, Renault och… Volvo.

4. Volkswagens investerar 10 miljarder kronor i produktion av battericeller

Text: Fredrik Sandberg

Publicerad: 2019-05-14

Volkswagens styrelse har godkänt en investering på 1 miljard euro för produktion av battericeller.



Efter att under många år ha tvekat i frågan om de själva ska tillverka battericeller har nu företaget alltså tagit ett beslutet att ge sig in i cellproduktion. Batterifabriken ska mest troligt placeras i Salzgitter, Tyskland. Där ligger även fabriken som ska producera Volkswagens elbilar i ID-serien. Men även Volkswagens batteriforskningsavdelning, och batteriåtervinningscentrum.

– Det här är en viktig milstolpe för Volkswagen, sade koncernchefen Herbert Diess, efter beslutet.

De närmsta åren kommer dock batterierna till Volkswagens stora elbilssatsning komma från asiatiska underleverantörer, som LG Chem, CATL och SK Innovations, som alla sätter upp fabriker i Europa, skriver Electrive.com.

Fredrik Sandberg

RECHARGE

5. VW-chefen: Tesla är pionjärer – men vi kommer vinna

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-05-15, 06:14

Erkänner att Tesla drivit på utvecklingen hos den stora biljätten.



Volkswagens högsta chefer har haft en minst sagt tvådelad relation till Tesla. Den amerikanska uppstickaren fick först Volkswagen att gå ut med uttalanden om att "vi har förmågor Tesla inte har" och att VW-koncernens elbilar är "lika bra som Tesla – till halva priset".

Men på senare tid har VW-cheferna också erkänt att Tesla fick dem att tänka om, och det märks att märket satt eld i baken på utvecklingsteamet i Wolfsburg.

Nu har VW-chefen Herbert Diess intervjuats i en podcast hos tyska Die Welt, där han beskriver Tesla som "pionjärer" som driver på hela Volkswagenkoncernen.

"Jag hoppas Tesla överlever för de är förståss ett incitament för oss", säger Herbert Diess i podden.

Men inte heller den här gången kan han hålla sig från att hävda styrkan i VW-koncernen. Enligt VW-chefen har ett relativt litet och fokuserat företag som Tesla väldiga fördelar när det gäller snabbhet, batteriteknik och halvautonom teknik. Men Herbert Diess flikar samtidigt in att VW-koncernen också har sina fördelar.

"Vi är stora, vi är globala, och vi har också fördelar när det gäller uppskalning och att starta upp fabriker. Det här blir vår chans under de kommande åren. Vi kommer vinna."

Volkswagen erkänner: Tesla Model S fick oss att tänka om

Volkswagen på offensiven igen: "Vi har förmågor Tesla inte har"

VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Tata säljer inte Jaguar Land Rover till PSA

Mattias Rabe 13 maj 2019

Uppgifterna om att indiska Tata Motors ämnar sälja brittiska Jaguar Land Rover till franska Groupe PSA dementeras nu av både indierna och fransmännen.



Nyligen rapporterade brittiska nyhetsbyrån Press Association, PA, att Tata Motors, på grund av bland annat kostnadsbesparingar, är på väg att inleda ett större samarbete med PSA samtidigt som de tänkte sälja Jaguar Land Rover till den franska koncernen. Enligt PA:s källa inom Jaguar Land Rover löpte förhandlingarna på i snabb takt.

Nu slår både Tata Motors och PSA hål på uppgifterna från den brittiska nyhetsbyrån.

PSA, som vi vet är öppna för fler förvärv efter Opel/Vauxhall, säger att de inte har bråttom att hitta något nytt och de står bra ensamma.

I en kommentar skriver PSA att ”Vi genererar det kassaflöde som är nödvändigt för att betala för vår framtid. Om ett tillfälle dyker upp, som med Opel-Vauxhall, kommer vi att överväga det.”

Tata Motors har även de kommenterat uppgifterna:

”Som princip har vi att vi inte kommenterar spekulationer i media. Men vi kan bekräfta att det inte finns någon sanning i dessa rykten.”

Tata Motors köpte Jaguar Land Rover av Ford under 2008.

7. President Donald Trump skjuter fram biltullar för EU – men kan ändras snabbt

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-05-16, 09:09

Handelskriget mellan USA och Kina fortsätter. Vilket kanske gynnar europeisk bilindustri, tillfälligt. President Trump kan dock ändra sig, när som helst och han sätter hård press på biltillverkare som exporterar bilar och komponenter till USA.



President Donald Trump pressar biltillverkare som exporterar till USA.

President Donald Trump har planerat för tullar på importerade bilar och komponenter, med syftet att skydda den inhemska bilindustrin i USA. Uppgifter från nyhetsbyrån Bloomberg pekar mot att beslutet om tull skjuts fram med upp till sex månader. Men det kan ske med speciella villkor.

Bilindustrin är till största delen global, vilket innebär att komponenter och bilar tillverkas på många olika ställen. Som exempel har både BMW och Mercedes stora fabriker i USA som bygger bilmodeller som exporteras över hela världen. Många av komponenterna till dessa bilar har producerats i fabriker på andra ställen, som exempelvis Europa. Så vad är en amerikansk bil, eller en tysk bil? Svaret är komplext.

Räknat till värde (inte volym) är BMW USA:s största bilexportör. Större än Ford, GM och Chrysler. Flertalet av X-modellerna byggs i USA och skeppas sedan till kunder över hela världen. Den ekonomiska ekvationen bygger på frihandel, att varor och tjänster inte beläggs med strafftullar.

Detta vet flera av president Trumps rådgivare, som avrått från biltullar. Men Donald Trump och hans handelsminister Wilbur Ross har velat införa tull på alla importerade bilar. Tullen skulle kunna hamna på 25 procent.

Beslutet om att skjuta upp biltullarna med sex månader kan komma på lördag, 18 maj. Då måste ett beslut tas. Men beslutet kan bli villkorat och tvinga biltillverkare att på något sätt begränsa sin export till USA. En annan av anledningarna är att handelskriget mellan USA och Kina eskalerat. Förhandlingarna mellan USA och EU samt Japan leds av Robert Lighthizer, som avrått president Trump från att införa tullar på importerade bilar.



Fabriken i Spartanburg, South Carolina, är BMW:s största och där produceras alla de stora X-modellerna. Ungefär 70 procent av bilarna exporteras utanför USA.

Om president Trump inför biltullar skulle det framför allt slå mot bilar som importerats från Japan, Sydkorea och Europa. Men det skulle också slå hårt mot många inhemska bilfabriker i USA som är beroende av importerade komponenter.

I slutändan skulle notan för höjda biltullar hamna i knät hos konsumenterna – bilarna blir dyrare. Det gäller för både amerikanska biltillverkare, och de så kallade utländska varumärkena som har produktion i USA. Mest påverkas förstås de som inte har någon tillverkning i USA, som exempelvis Audi och Porsche.



President Donald Trump kan riva upp alla USA:s förbruknings- och avgaslagar



Trump: Här är bilarna som står i hans garage

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. McLaren-bil nummer 20 000 tillverkad

Peter Klemensberger

14 maj 2019

Sportbilstillverkaren McLaren firar 20 000 tillverkade bilar sedan 2011 med en grå 600LT Spider.



McLaren må vara en exklusiv sportbilstillverkare men nu har 20 000 bilar skruvats samman i det som kallas McLaren Production Centre (MPC) i Woking sedan starten 2011. Ja, det handlar alltså om McLaren Automotive, inte föregångaren McLaren Cars som bildades 1985.

Under 2018 byggdes 4 800 bilar och man tänker hålla sig runt 5 000 de närmaste åren för att komma upp i 6 000 år 2025 enligt sin plan vid namn Track 25 som då avslutas.

Företaget har i dag 2 300 anställda och det stora hoppet togs under andra halvan av 2016 då tillverkningstakten gick från tio till 20 bilar om dagen. 90 procent av bilarna går på export till 32 olika länder världen över.

Bil nummer 20 000 var en högerstyrd 600LT Spider i kulören Chicane Grey. Undrar du hur den är att köra och vad Kenny Bräck har för favorit-McLaren ska du läs vår provkörning av modellen här.

Orkar du inte läsa kan du istället se klippet nedan där vår Hans Hedberg kör bilen.



FILM: **https://delivery.youplay.se/r/BD466**



Feber

9. McLaren rullar ut nya modellen GT

Av Bobby Green 2019-05-15 kl 14:20

En bil för långturer



***FILM**: https://youtu.be/oCyYeItGz6o*

Precis som utlovat presenterar McLaren idag den nya modellen GT och så här ser den alltså ut. Det här är en modell för den som gärna åker längre sträckor och som kanske inte bryr sig så mycket om att köra fort på bana - även om GT inte lär skämmas för sig där heller. Men tänk att du lastar in lite bagage (max 570 liter) och sedan piper ner till Rivieran, och sen fortsätter att köra efter en bättre lunch. Det är tanken med den här, och att du ska göra det hela med stil. Man kan väl säga att den placerar sig mellan 570GT och Speedtail.

Som väntat sitter motorn även här bakom sittbrunnen och det är den numera beprövade dubbelturbomatade V8:an på 4,0 liter som används. I GT ger den 620 hästar och ett vrid på 630 newtonmeter. 0-100 km/h ska gå på 3,2 sekunder och 200 km/h når man efter nio sekunder. Toppfarten anges till 327 km/h. Vikten på bilen anges till 1530 kilo.

Utseendemässigt har man valt att göra så att bilen inte sticker ut allt för mycket. Här hittar du inga feta vingar, monster-splitters eller liknande, utan ett ganska diskret yttre som ska kännas mer elegant än exempelvis extrema Senna. Det finns ett nytt Proactive Damping Control-system ombord så att åkturen ska bli så behaglig som möjligt. Den är inte heller toklåg så att det faktiskt ska gå att använda den på ställen där det finns massa fartgupp.

Insidan känns ganska så ombonad och mysig och här finns bland annat det senaste infotainmentsystemet som man kallar för HERE.

GT går att beställa nu och blir din för 163.000 pund. De första leveranserna ska ske i slutet av året.

cars.mclaren.com +




McLaren
GT



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Citroën 19_19 Concept med komfort till max

Peter Klemensberger 14 maj 2019

Citroën fyller hundra år och firar detta med två koncept. I våras kom citysmarta Ami One och nu komfortinriktade 19_19.



Citroën fyller hundra år och som vi tidigare har skrivit så firar de sig själva genom att blicka båda framåt och bakåt. Två koncept ska presenteras under året. Under vårens bilsalong i Genèvevisades Ami One Concept upp vilket pekade på märkets vision om framtida urban mobilitet. En slags nytolkning av klassikern 2CV.

Nu har Citroën täckt av konceptbil nummer två som lyfter fram märkets kanske tyngsta gren: komfort. 19_19 Concept heter bilen och är byggd för att ”fly staden” – ja, det är faktiskt Citroëns egna ord. Bilen beskrivs som ett UFO i bilvärlden och de åkande ska få en känsla av att flyga över vägen. Det görs möjligt tack vare en vidareutveckling av dagens fjädringssystem Progressive Hydraulic Cushion som bland annat finns hos Citroën C5 Aircross (läs vår provkörning av bilen här).

Koncept handlar i regel mycket om design och där tar 19_19 Concept i från tårna. Delar av karossen är utförd i tonat glas och kan därför ses igenom. Den blå färgen ska föra tankarna till rekordbilen Petite Rosalie från 1933, en bil som ses tillsammans med 19_19 Concept på en av bilderna här nedan. Bakrutan är konkav, ytterligare en koppling till tidigare modeller som CX och C6.



30-tums hjulen är placerade långt ut i hörnorna och ger bilen ett axelavstånd på 3,10 meter vilket ger plats för både det väl tilltagna batteripaketet och åkande som färdas i en lounge-liknande miljö där varje plats kan formas oberoende av de andra.

Inne hittar vi annars en miljö inspirerad av vardagsrummet, naturligtvis med en skärm men även något så gammaldags som en bokhylla. Bilen kommunicerar med de åkande via cylindern på instrumentbrädan som befinner sig uppe eller nere beroende på körläge. Röststyrningen, utvecklat av SoundHound Inc, mäktar med omkring 40 olika språk och ska dyka upp i framtida PSA-bilar.

Konceptet är naturligtvis helt eldrivet och har en räckvidd på 80 mil. Batteriet har en kapacitet på 100 kWh och bilen har två elmotorer, en för varje hjulaxel, med totalt effekt på 456 hästkrafter och maximalt 800 newtonmeter i vridmoment. 0-100 km/h går på fem sekunder och 19_19 Concept toppar 200 km/h. Bilen kan laddas till 60 mils räckvidd på 20 minuter men kan även laddas trådlöst under färd där sådan infrastruktur finns.

19_19 Concept är även självkörande där hjulen har sensorer som läser av markytan och som jobbar tillsammans med LIDAR-sensorer som är svåra att missa på bilens tak. Ratten, en nytolkning av Citroëns klassiska med endast en eker, fälls in vid autonomt körläge det gör även pedalerna.

Bakhängda bakdörrar, avsaknad av B-stolpar och kameror istället för backspeglar har dock varit standard på konceptbilar i årtionden. Faktum är att de där kamerorna nu kommer ut på gatorna då både Europa och Japan har godkänt tekniken.

Ami One Concept och 19_19 Concept är bilar byggda för helt olika miljöer och har design därefter men en sak har de gemensamt: den ”Y-formade” ljusdesignen både fram- och baktill. Greppet är dock inte helt nytt – ni kanske minns konceptet Cxperience från 2016? Med andra ord kan snittet snart finnas på en serietillverkad Citroën nära dig.

Data för Citroën 19_19 Concept

Längd: 4 655 mm
Bredd: 2 240 mm
Höjd: 1 600 mm
Axelavstånd: 3 100 mm
Hjuldiameter: 913 mm
Däck (Goodyear): 255/30 R30







[GALLERI](#)

Citroën 19_19 Concept

13 bilder

RECHARGE

11. Första siffrorna: Porsche Taycan blir ett prestandamonster – med 1.000 Nm

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-15, 10:22

Premiären för en elbil många ser fram emot närmar sig snabbt. Porsche Taycan ska locka med lång räckvidd, supersnabb laddning och framför allt imponerande acceleration som dessutom ska kunna upprepas flera gånger utan att drivlinan blir överhettad.



I en elbil behövs inget avancerat mekaniskt system för att fördela kraften utan datorn kan skicka ut rätt mängd kraft till rätt hjul. "Inga förluster, 100 procent dynamisk effektivitet", säger projektledaren Stefan Weckbach.

Porsche har låtit Automobile Magazine få en första provtur i en prototyp av Taycan, och att döma av provkörningen finns en möjlighet att Taycan blir en av de mest ikoniska modellerna någonsin för Porsche.

Här är några av punkterna som testföraren Georg Kacher kommer fram till i provturen.

• 0–60 mph (96 km/h) går på strax över tre sekunder. Tesla Model S Ludicrous fixar samma sprint på 2,4 sekunder, men Porschens accelerationen ska kunna upprepas oavsett laddnivå (så länge inte batteriet är helt urladdat förstås). "Så länge det finns ström kvar kan du alltid göra en fullständig attack", säger Bernd Propfe, plattformschef för Taycan. Turboversionen ska kunna göra tio fullgasaccelerationer på raken utan att någon försämring i prestandan, enligt Porsche.

• Snabbladdningen är visserligen imponerande, men än så länge finns det bara ett fåtal snabbladdare som fixar ens 150 kW. Porsche har tidigare lovat snabbladdning på 350 kW. Det kommer senast 2021. Tills dess är det 250 kW som gäller, om du kan hitta en sådan laddare.

• Luftfjädring och fyrhjulsstyrning finns som tillval. Det senare innebär att bilen blir mer lättmanövrerad i låg hastighet och stabilare i högre hastighet. Fyrhjulsdrift är standard på alla modeller utom instegsversionen.

• Vridmomentet är på 880 Nm men det kan tillfälligt ökas till 1.000 Nm i tio sekunder.

• Batteriet är vätskekylt och modulerna levereras av LG Chem. Instegsmodellen får batterikapacitet på 80 kWh, de dyrare modellerna Taycan 4S och Taycan Turbo (!) får 96 kWh.



En av de största utmaningarna för ingenjörerna var att kombinera de keramiska bromsarna (tillval) med bromskraftåtervinningen (eller regenereringen). Systemen måste lira bra tillsammans.



[Porsche Taycan – följ utvecklingsarbetet av den första elbilen]



[Första intrycket av Porsches nya elbil Taycan: Så känns nya framtidshoppet]



[Porsche Taycan-fabriken ska rena luften – lika effektivt som träd]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Audi A4 facelift officiell

Peter Klemensberger 15 maj 2019

Audis mellanklassare A4 uppdateras. Skarpare former, nya ljuskällor, mer elektrifiering och mer digital teknik hör till nyheterna.



I höstas drogs skynket av nya BMW 3-serie och nu kommer huvudkonkurrenten Audi A4 i uppdaterat utförande. Den aktuella generationen (B9) kom 2015 och det mesta är sig likt designmässigt. I fronten har dock grillen fått ett lägre utförande och LED-strålkastarna, som är standard, har ny form och geometri. LED matrix och helljusautomatik finns som tillval.

Med detta har även stötfångarna en ny design och hjulhusen har blivit mer markerade. Versionerna basic, advanced, S line och framför allt S-versionen och allroad quattro skiljer sig åt. På bilderna noterar vi att de tuffare versionerna har extra luftintag i form av ett ”glapp” mellan huv och kaross, ett grepp som först kom på lilla A1 (läs vår provkörning här) och som hämtat inspiration från Audi Sport Quattro från 1980-talet (läs vårt tema där vi kör bilen här).

Invändigt hittar vi ett nytt MMI-system (MIB 3) och en ny TFT-skärm som mäter 10,1 tum. Uppdaterade A4 kommer med MMI navigation plus som standard. Onlinetjänsten Connect har nya funktioner som Car-to-X, som samlar uppkopplade bilars information. Här finns saker som parkeringsinformation och information om trafikljus med hastighetsrekommendationer. Systemet presenterades 2016, mer om det kan du läsa här. Förarmiljön finns med både digitalt och analogt snitt, den först nämnda utgörs av en skärm på 12,3 tum.

Att styra bilen med mobiltelefonen ligger i tiden och hit hör nu även uppdaterade A4. Med appen MyAudi kan du bland annat låsa upp och starta bilen på distans och lagra upp till 14 personers individuella inställningar av bilen.

LÄS MER: Audis sparar – färre chefer och motorer

Nytt är även att i efterhand kunna beställa funktioner som MMI plus, DAB+ digital radio och Audi smartphone interface under en testtid, en månad, ett år eller för alltid.

De assisterande systemen kommer i tre paket, i Sverige är utrustningsnivån ”Tour” standard med bland annat adaptiv farthållare och kökörningsassistenten Stop&Go. Övriga nivåer är ”City” och ”Parkering”.

Uppdaterade A4 introduceras med fyra turbomotorer på mellan 190 och 347 hästkrafter, från 40 TFSI till S4 TDI, och två av motoralternativen kommer med mildhybridsystem på 12 volt. Kraften förs över via växellådor med sju växlar (dubbelkopplingslådan S tronic) eller åtta (automatlådan tiptronic) beroende på motoralternativ.

Den fyrhjulsdrivna prestandaversionen S4 har alltså en V6-diesel på tre liter med maximalt effektuttag på 347 hästkrafter och som mest 700 newtonmeter i vridmoment. Motorn jobbar tillsammans med ett 48-volts mildhybridsystem. Sedanversionen klara sprinten 0-100 km/h på 4,8 sekunder och drar 0,62 till 0,63 bränsle per mil (CO_2-värde 163-166 g/km).

Vi har tidigare skrivit om Audi S6 som bara kommer till Europa med dieselmotor. Siffrorna ovan för S4 TDI stämmer överens med de för Audi SQ5 TDI.

LÄS MER: Säljstart för nya Audi A6

Skogsmullealternativet Audi A4 allroad quattro har inte helt oväntat fyrhjulsdrift, hasplåtar, markerade hjulhus, större hjul, bredare spårvidd och mer tilltagen markfrigång av vanliga A4 – 35 millimeter för att vara exakt. En förbättring på en (1) millimeter jämfört med föregångaren.

Audi A4 edition one heter en introduktionsmodell med motorerna 2,0 TFSI (245 hästkrafter), 2,0 TDI (190 hästkrafter) eller 3,0 TDI (231 hästkrafter). Exteriören baseras på S line-versionen, men har inslag i svart, bland annat Audi-ringarna i fronten, medans du interiört väljer mellan design selection eller S line.

Audi A4 och S4 TDI går att beställa i slutet av maj (allroad quattro i början av sommaren) och blir tillgängliga i början av hösten.



GALLERI

Audi A4, S4, A4 allroad (2020)

1 bilder

Peter Klemensberger

RECHARGE

13. Mercedes helt nya elektriska transportbil eVito: "En trevlig arbetsmiljö"

Av Mercedes-Benz Transportbilar

ANNONS

Hela denna artikel är ett annonssamarbete med Mercedes-Benz

Budcompaniett var först i Sverige med att få köpa förlanseringsbilar av Mercedes eldrivna transportbil. Bolagets chaufförer konstaterar att eVito levererar samma prestanda som diesel-versionen. – Man märker ingen skillnad, säger VD:n Owe Larsson.



Mercedes eVito börjar nu rullas ut på den svenska marknaden och har börjat testas.

För att få ned koldioxidutsläppen behöver även våra varor transporteras på ett miljövänligt sätt. En pusselbit kommer från Mercedes. Deras eldrivna transportbil eVito är störst i det mellanstora segmentet – och nu rullar modellen på i Stockholm. I mitten av mars levererades de tre första exemplaren till ett av stadens största budbolag, och Budcompaniett konstaterar att bilarna håller vad de lovar.

– Vi fick ett erbjudande från generalagenten och var de första att hoppa på, för vi känner att det här är framtiden. Utrymmesmässigt passar de utmärkt för oss, och elversionen lastar samma som de andra Vito-bilarna – plus att de är smidiga att köra inne i stan. I och med att eVito har en elmotor så är den både kvick och tyst. Framför allt så är det en trevlig arbetsmiljö, säger Owe Larsson, grundare och VD för Budcompaniett.



Mercedes eVito uppnår full laddning på sex timmar.

Med batterierna placerade under golvet har eVito ett intakt lastrum, som sväljer upp till 6,6 kubikmeter – med en lastvikt upp till 925 kilo. Räckvidden ligger på 15 mil enligt WLTP. Owe berättar att deras eVito-bilar i snitt rullar 10-12 mil innanför tullarna, och om man vill få några extramil så hittar chaufförerna alltid en laddats på lunchen.

Bilarna kör allt från kontorsmaterial och material för låssmeder, till matleveranser för cateringfirmor. I Stockholm finns det förvisso budfirmor som kör el-personbilar, men så vitt Owe vet är Budcompaniett först med att erbjuda ett riktigt transportfordon som går på el. Och responsen från existerande kunder såväl som från andra företag har varit väldigt positiv.

– Vi vill ju miljöprofilera oss och då är det perfekt att kunna ta chansen med Mercedes. Vi är den första transportören som tar tag i saken och det känns helt rätt. Och kunderna tycker att det är jättekul – det är många som vill hänga med och vara en del i det här. Vi har en massa möten inbokade framöver med nya och gamla kunder som vi pratar med, säger Owe.

Utöver konkurrensfördelen av att kunna erbjuda miljövänliga transporter finns det pengar att tjäna. eVito har låga totala ägandekostnader. Versionen kostar lite mer i inköp, men detta vägs upp av att andra utgifter blir lägre – inte minst för bränsle.

– Vi har räknat på att vi på sikt kommer tjäna in de pengarna – det förutsätter vi. Vi har ett jättebra samarbete med Upplands Motor och ett riktigt bra serviceavtal som är ekonomiskt fördelaktigt för oss. Servicen för elbilarna är billigare jämfört med dieselbilar. Sedan är exempelvis trängsel- och vägtrafikskatt lägre, säger han.





I Mercedes eVito finns 990 kg / lastvikt upp till 6,6 km³ lastvolym.

Batteriet på 41,4 kWh, från Daimler-bolaget Accumotive, laddas fullt på cirka sex timmar. Det levererar en effekt på 84 kW (112 hk) och 300 Nm. Budcompaniets chaufförer har noterat att eVito levererar samma kapacitet i jobbet som den dieseldrivna versionen.
– Det är samma vridmoment och bilarna blir inte slöare för att de har 300-400 kilo last. Man märker ingen skillnad, säger Owe Larsson.

Upptäck nya eVito

Mercedes eVito har nu kommit till Sverige.

- Upp till 150 km på en laddning.
- Fulladdad på cirka sex timmar.
- 990 kg / lastvikt upp till 6,6 km³ lastvolym
- 100 procent elektrisk, vilket ger låga driftkostnader.
- Säljstart i Sverige september 2019.
- Läs mer om Mercedes eVito

Mercedes-Benz Transportbilar

VÄTGAS SVERIGE

14. London satsar på ren luft – dubbeldäckare blir vätgasdrivna

2019-05-13

Londons flotta med vätgasdrivna bussar får nästa år sällskap av världens första dubbeldäckare med bränsleceller.



TfL (Transport for London) har beställt 20 tvåvåningsbussar och beräknar att driftskostnaden för dessa blir motsvarande som för dieselbussar. Utöver att vara helt fria från skadliga utsläpp kommer dubbeldäckarna också erbjuda sina passagerare laddningsuttag för mobiler och bullerfria åkturer.

Till en början kommer dubbeldäckarna trafikera tre rutter i västra London och till Wembley, rutter som förra året tog sammanlagt 10 miljoner passagerarer.

Satsningen på elbussar med bränsleceller ingår i arbetet att få bukt med stadens dåliga luftklimat. Enbart i London beräknas 1000 personer årligen tas in på sjukhus till följd av astma orsakat av luftföroreningar. I april antogs en särskild zon i innerstaden där enbart de allra renaste fordonen tillåts, en så kallad ultra-low emission zone.

– Vi vet att vi måsta agera snabbare och mer långtgående för att tackla det akuta hotet mot allmän hälsa som orsakas av smutsig luft, säger Clarie Mann, Director of bus operations TfL.

Bussarna kommer ge TfL stor flexibilitet då de klarar sig på en fem-minuterstankning dagligen. De har också längre räckvidd än konventionella batteribussar vilket gör att de kan användas på fler rutter.

NyTeknik

15. Världspremiär för Einride – en självkörande lastbil på allmän väg

Simon Campanello 2019-05-15 13:50

Einrides hyttlösa autonoma ellastbil har gjort sin första tur på allmän väg. I går togs deras T-Pod i bruk på ett av DB Schenkers lager utanför Jönköping.



Einrides självkörande lastbil

Den svenska uppstickaren Einrides förarlösa lastbil T-Pod skrev historia under onsdagen. För första gången togs en autonom och hyttlös lastbil i bruk på allmän väg.

– Jag tror att T-Pod och liknande lösningar kommer att bli en ny standard inom transportsektorn, och allt börjar här i Jönköping, sa Einrides vd och grundare Robert Falck på en pressträff inför premiärturen.

Kunden är logistikjätten DB Schenker som ska använda en T-Pod för att flytta varor från ett lager till en godsterminal utanför Jönköping. Den totala sträckan som lastbilen kör är 300 meter enkel väg, varav 100 meter är på allmän väg.

”Einride tillsammans med DB Schenker blev först”

– Med små medel, många arbetstimmar och ett fantastiskt team har vi lyckats slå både kineserna och amerikanerna. Det blev inte Google, Tesla eller något stort kinesiskt teknikföretag som blev först. Det blev Einride tillsammans med DB Schenker, säger Robert Falck.

Tillståndet från Transportstyrelsen gäller fram till den sista december 2020 och innebär att lastbilen får framföras i max fem kilometer i timmen. Resan fjärrövervakas hela tiden av en operatör som när som helst kan ingripa och ta kontroll över lastbilen.

Både Einride och DB Schenker är väldigt tydliga med att det visserligen är ett pilotprojekt, men att lastbilen kommer att användas i logistikflödet och bidra med nytta. Målsättningen är att fortsätta köra sträckan autonomt även efter att testerna är fullbordade.

SIMON CAMPANELLO

16. Han har tagit Volvos självkörande lastbil ”från science fiction” till verklighet

Helene Rothstein 2019-05-15 11:10

Volvo Truck har på några få år utvecklat sin autonoma lastbil Volvo Vera. Mikael Karlsson är den som har lett projektet.



När man kommer in på Volvo Trucks huvudkontor på Hisingen i Göteborg står lastbilstillverkarens nya arbetshäst Vera till höger om entrén. Det är en självkörande lastbil, som utseendemässigt inte alls påminner om en lastbil, utan snarare en hybrid mellan en racerbil och en gigantisk automatiserad gräsklippare.

Mikael Karlsson, vice president Autonomous Solutions, Volvo Trucks, har drivit igenom projektet med den självkörande dragbilen Vera inom Volvokoncernen.

Därför har han utsetts till en av fem finalister i tävlingen Årets intraprenör som anordnas av rekryteringsföretaget Talentia. Motiveringen lyder: ”Med uthållighet och fokus har projektet på kort tid gått från science fiction till implementation”.

Läs mer: Mångmiljardavtal ska hålla Volvo fulladdat

Vera är en del av en automationslösning som lastbilstillverkaren försöker implementera till kunder som är i behov av repeterbara transporter ovan jord, det kan vara alltifrån hamnar och stora logistikområden till gruvor. Vera är mer lämpad för de förstnämnda.

– Jag brukar jämföra det med en skidlift. För att en lift ska kunna transportera människor upp för berg måste det finnas bra underlag, det krävs också en del personal för att driva liften och på samma sätt är det med automationslösningar. Vi investerar där det finns underlag, sedan måste det också finnas personal, teknik och fungerande system, säger Mikael Karlsson.

Vera är ett självkörande fordon utan förare med ett datorsystem som ska se till att fordonet tar sig fram på säkert sätt från A till B. En central del av systemet är kontrolltornet, från vilket övervakning och styrning av transportflödet äger rum.

Ni har en kund som är ett norskt gruvbolag?

– Ja, vi har gjort en affär med en norsk aktör inom mining. Lösningen består i att kalksten transporteras av sex självkörande lastbilar mellan kalkbrottet och krossen. I det här avtalet använder vi oss inte av Vera, men det är ett annat exempel på en total transportlösning där vi säljer tjänsten över ett flerårigt avtal.

Hur stort kan det här bli inom två år?

– Vi är i en S-kurva nu och ganska tidigt i implementeringen. Men marknaden är enormt stor. Vi har en lång lista med kunder som vill skala affären med oss, och vi tror att det på sikt handlar om en miljardindustri.

Till Vera går det att koppla på en trailer så man kan flytta gods. Vad gäller designen säger Mikael Karlsson:

– Tanken är att den ska uppfattas som vänlig och och en naturlig del i samhället. Och vi har försökt ge en bild på hur en framtida lastbil kan se ut. Med en vanlig trailerkoppling kan lösningen integreras i nuvarande logistiksystem

Läs mer: ”En jättemekaniker med 200 000 lastbilar i huvudet”

Har ni fått reaktioner från lastbilsförare?

– Just nu finns en enorm förarbrist och vi tror snarare att om man installerar den här tekniken med oss, på repeterbara sträckor, så får förarna bättre roll på sikt. Dessutom kan man skapa en produktivitet i ett område och det kan i sig generera nya flöden.

När började ni och hur gick det till?

– Det började i ett litet team 2015. Vi tittade på hur man skulle minimera alla kostnader och kunna begränsa erbjudandet. Vi gjorde en kostnadspaj där vi satte alla kostnader till noll. Utifrån det resonerade vi oss fram: om man tar bort föraren som står för en tredjedel av kostnaden och bränsle som också står för en tredjedel och försäkring som står för resterande del – om man sätter det till noll – vad behöver vi då? Genom att börja med det upptäckte vi vilken teknik som krävdes, att lastbilen måste köra långsammare, vilket öppnade för att den kan gå på elektricitet.

Kan detta bli något som särnoteras, kan det bli ett nytt Volvo Trucks på sikt?

– Det är inte jag rätt person att uttala mig om, vi får se, men tanken är att detta på sikt ska bli en miljardaffär.

Hur många Vera finns det och hur många kunder har ni?

– Det är ingenting jag kan gå ut med i dagsläget men vi har en lång lista med kunder som är intresserade.

Årets intraprenör

Årets intraprenör är ett nationellt pris som instiftades av Talentia 2009.

Övriga nominerade: Mikael Bergh, chef LRF Media Konsumentintäkter och Analys, Sandra Malmberg, Group Category Manager Innovation på Semper, Niclas Sandin, CEO på BookBeat, samt Karina Tellinger, samordnare och senior strateg på SKL.

Vem som blir Årets intraprenör avgörs den 23 maj.

Tidningen Affärsvärlden är tävlingens mediepartner.

HELENE ROTHSTEIN

Feber

17. Världens äldsta Porsche ska säljas

Av Bobby Green 2019-05-14 kl 17:00

Type 64 som ägts av både Ferdinand och Ferry



Det vi ser här är en Porsche Type 64 från 1939 - den äldsta kända Porschen som fortfarande rullar. Den har ägts av både grundaren Ferdinand Porsche och hans son Ferry. Den 15 augusti ska bilen auktioneras iväg av RM Auctions och **den väntas klubbas iväg för minst 20 miljoner dollar.**

Type 64 kom till när Ferdinand ville bygga en snabbare och lättare version av KdF-Wagen - den som senare blev Volkswagen Bubbla. Motorn och fjädringen kommer från just den bilen men man använde flygplansteknik när man tog fram chassiet och karossen. Motorn trimmades även till att lämna hela 32 hästar - bra på den tiden.






2222
T.2222




134
MATHÉ

Klassiker

18. Grattis Maserati Indy!

Publicerad 24 maj 2009 **Text Carl Legelius**

I dag när Vanja och Ivan har namnsdag vill vi uppmärksamma även Indy!



I slutet av 1960-talet hade Maserati en imponerande bredd i sitt modellprogram: Ghibli, Mexico, Mistral, Sebring, Quattroporte…

På Genèvesalongen i mars 1969 presenterades den produktionsklara Indy som fått sitt namn efter det berömda Indy 500-loppet, där Maserati segrat både 1939 0ch 1940.

Indy var en fyrsitsig coupé med företagets V8 på 4,2 liter under huven och tanken var att den skulle kunna ersätta både Mexico, Sebring och Quattroporte eftersom den var både snabb och rymlig. Karossen var ritad av Vignale där Giovanni Michelotti varit den som mest hållit i pennan. Han hade skapat en hatchback med gott om benutrymme även i baksätet samt en långsträckt front med elegant upp-poppande strålkastare.

Indy kom senare i både en 4,7- och en 4,9-litersversion, den senare med en toppfart på minst 265 km/h.

Modellen tillverkades fram till 1975 i totalt 1 104 exemplar.



Indy känns bäst igen på sin front med popupstrålkastare och den tvärt avhuggna aktern.





Indy 4900 var den starkaste versionen och byggdes bara i 300 exemplar.

19. Fredagshumorn: Galenskaparna-Ineffektiv



FILM: https://youtu.be/ft-9ck_87mk

20. Fredagsfilmen: Götenerundan 2019 | Crash & action



FILM: https://youtu.be/3jj7SYSJ8uU

Feber

21. Hejdå Niki Lauda

Av Wille Wilhelmsson 2019-05-21 kl 08:00

F1-legendar har kört vidare



Niki Lauda

Niki Laudas familj har meddelat att Formel 1-legendaren har avlidit vid en ålder av 70 år. I ett pressmeddelande säger Laudas familj:

"Det är med djup sorg som vi meddelar att vår älskade Niki i fridfullhet har gått bort, omgiven av familj. Hans unika prestationer som idrottare och som entreprenör är och förblir oförglömliga, genom sin outtröttliga handlingskraft, sin uppriktighet och sitt mod kommer han alltid att vara en förebild och ett riktmärke."

Lauda är antagligen en av Formel 1:s mest kända förare genom historien. Han vann F1-mästerskapen 1975, 1977 samt 1984. 1976 var Lauda med om en våldsam olycka på Nürburgring vilken ledde till att han fick kraftiga brännskador och även drabbades av andra hälsoproblem efter de giftiga gaser som spreds vid kraschen.

Senare i livet gav sig Lauda in i flygindustrin och startade och sålde några flygbolag.



Lauda på Nürburgring 1976



Niki Lauda

Andreas Nikolaus "Niki" Lauda (22 February 1949 -2013 20 May 2019) was an Austrian Formula One driver, a three-time F1 World Drivers' Champion, winning in 1975, 1977 and 1984, and an aviation entrepreneur. He was the only driver in F1 history to have been champion for both Ferrari and McLaren, the sport's two most successful constructors. He is widely considered one of the greatest F1 drivers of all time. As an aviation entrepreneur, he founded and ran three airlines: Lauda Air, Niki, and Lauda. He was a Bombardier Business Aircraft brand ambassador. He was also a consultant for Scuderia Ferrari and team manager of the Jaguar Formula One racing team for two years. Afterwards, he worked as a …

Läs mer

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

22. Ännu en WTCR-seger för Thed Björk

Mattias Rabe 20 maj 2019

WTCR-helgen på Circuit Zandvoort var en stor framgång för Thed Björk som plockade två vinster av tre möjliga, men även för Johan Kristoffersson som kom trea i race två.



Två gånger (av tre möjliga) fick Thed Björk kliva högst upp på pallen i Zandvoort.

***FILM**: https://youtu.be/yxUA5cpZ4Wc*

Redan i lördags skrev vi om hur Thed Björk vann första WTCR-racet på Zandvoort och därmed plockade in på VM-ledaren Esteban Guerrieri.

Andra tävlingsheatet, det första av två under söndagen, blev inte lika framgångsrikt för Björk som slutade tolfte plats. Det blev ändå blågult på pallen i form av Johan Kristoffersson som i sin Volkswagen körde in på tredje plats.

I helgens tredje race var det återigen Thed Björks tur att kliva över på pallen. Svensken tog därmed hem vinsten i två av tre tävlingar på Zandvoort och ligger nu bara elva poäng bakom VM-ledaren Esteban Guerrieri. Björk har avancerat upp till andra plats i totalen.

– Känslan att ta två segrar efter de svåra tävlingarna i Slovakien för en vecka sedan är obeskrivlig. Bilen var fantastisk i Zandvoort och ett stort tack till teamet. Jag hade en riktigt bra start i finaltävlingen och det var tätt med Yann (teamkompis Ehrlacher), men vi vill alla vinna och att ta en pallplats tillsammans med honom är fantastiskt, säger Thed Björk.

Johan Kristoffersson slutade på sjunde plats i tredje heatet.

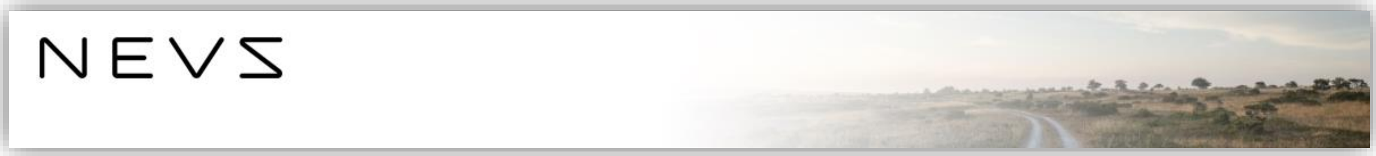
VM topp 5-förare efter Zandvoort

1. Esteban Guerrieri, Honda Civic, 161 poäng
2. Thed Björk, Lynk & Co, 03 150
3. Néstor Girolami, Honda Civic, 135
4. Norbert Michelisz, Hyundai i30, 130
5. Mikel Azcona, Cupra TCR, 120

VM topp 5-team efter Zandvoort

1. Münnich Motorsport 296 poäng
2. Cyan Racing Lynk & Co 258
3. BRC Hyundai Squadra 236
4. PWR Racing 155
5. BRC Hyundai Lukoil 155

Mattias Rabe



23. Ledig befattning

Vehicle System Software Architect - ref.009

NEVS, Trollhättan

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Vehicle System Software Architect!

Description

Do you want to make a difference?
Join NEVS in our vision is to shape mobility for a more sustainable future!
An important part in the work towards that vision is to provide vehicles that are autonomous, shared and electrified. To achieve this both the amount and the complexity of the software will increase drastically in coming vehicle architectures. NEVS strategy is to develop a lot of this software in-house.
We are looking for an experienced system architect for the logical design of our next generation vehicles. Your role will be to design and maintain a robust and adaptable system architecture that supports the functionality of the vehicle. Your focus will be on the software architecture on vehicle level, but you will also be involved in defining the electrical architecture.
We work in an agile organization, where teamwork, empowered self-organizing teams and quick learning cycles is a key to success. Thus, you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.

The role as Vehicle SW Systems Architect involves:

- Defining architectural requirements and guidelines
- Creating and maintaining the logical design of the functionality of the vehicle
- Supporting design and implementation work on more detailed abstraction layers
- Ensuring the consistency of the complete vehicle logical design over the life-time of the product
- Contribute to the continuous improvement of ways-of-working for related processes

We are looking for someone who has:

- Experience from developing system and software architecture for complex systems
- Experience from model based systems engineering using SysML
- Ability to communicate clearly in English both spoken and written
- Experience from agile ways-of-working is an advantage

To be successful in this role, you need to:

- Be creative, solution-oriented and open minded
- Be a team player with ability to plan and prioritize
- Have good communication skills
- Adaptability in the interaction with different persons, groups and culture.

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

We very much encourage female applicants!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Buzzwords: architecture, software, system, SysML, UML, Enterprise Architect, EA, SystemWeaver, agile

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	3
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/27**
Contact	Benny Fondén, Chapter Leader, Software Architectur, benny.fonden@nevs.com
Published	**09.May.2019**
Last application date	09.Jun.2019 11:59 PM CET

SLUT